Jernvägen Malmö-Kontinenten

Förord till den elektroniska utgåvan

Under arbete...

Jernvägen Malmö—Kontinenten

som i dag af H. Maj:t Konungen inviges för sitt ändamål, blef efter föregången besigtning öppnad för allmän trafik den 5 Oktober förlidet år.

Öfver detta nu fullbordade jernvägsföretags tillkomst meddelas här en kort öfversigt.

Då under hösten 1896 — ungefär samtidigt med underrättelsen om det emellan svenska och tyska statsmyndigheter ingångna aftal angående inrättande af den sedan flere år tillbaka påtänkta nya postförbindelsen emellan Sverige och kontinenten via Trelleborg och Sassnitz — det blef kändt, att hinder mött för genomförande af den ursprungliga planen att på redan befintlig enskild jernväg mellan Malmö och Trelleborg föra kontinentaltrafiken öfver sistnämnda stad, hvilken till följd häraf löpte faran att blifva ställd utanför denna trafik, funno såväl kommunala myndigheter som enskilda personer i Malmö det önskade målet — Malmö stads intagande i den nya trafikleden — kunna vinnas endast genom anläggandet af en ny direkt jernvägsförbindelse mellan Malmö och Trelleborg. Flera omständigheter talade också för en sådan anläggning. En ny jernväg mellan nämnde städer kunde framdragas i nära rät linie och derigenom blifva särdeles lämplig för den ifrågavarande trafiken. Den skulle komma att genomlöpa bördiga, tättbefolkade trakter af det sydskånska slättlandet, hvilka hittills knappast äro med jernvägskommunikationer så betjenade, som förhållandena inomdessa bygder kräfva. Den nya jernvägsleden borde äfven kunna för svenska staten medföra beaktansvärda fördelar, i det att det måste ligga i statens intresse, att kontinentaltrafiken medelst en för densamma fullt tidsenlig jernväg föres öfver Malmö, som utgör knytpunkten för södra stambanan och den af staten numera förvärfvade vestkustbanan och som tillika är station för ångfärjetrafiken mellan den svenska sidan och Köpenhamn.

Förslaget mottogs inom den ifrågavarande landsbygden med största sympati, och sedan den 9 Oktober 1896 utfärdats inbjudning till aktieteckning samt stadsfullmäktige i Malmö några dagar senare beslutit å stadens vägnar i företaget teckna aktier för kronor 500,000 (å landsbygden erhölls sedermera en aktieteckning å inalles kronor 175,000 och af enskilda personer i Malmö kronor 386,500), kunde redan den 15 i nyssnämnda månad koncessionsansökan till Kongl. Maj:t ingifvas. Denna ansökan undertecknades af fjorton personer, deribland 7 från Malmö, 4 från landsbygden och 3 från Trelleborg, der förslaget äfven rönt ett gynsamt mottagande.

Samtidigt med koncessionsansökningen ingafs äfven underdånig ansökan om fastställande af ordning för det bolag, benämndt »Jernvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten», till hvilket koncessionssökandena, enligt sitt förklarande, hade för afsigt att öfverlåta en eventuel koncession.

För jernvägsanläggningen hade af öfveringeniören i Malmö, kaptenen H. Holmberg upprättats plan och kostnadsförslag, dervid han för byggnadssättet uppgjort två alternativa beräkningar, den ena afsedd för en hastighet af 60 kilometer i timmen och den andra medgifvande en tåghastighet af 90 kilometer i timmen; och blef uti koncessionsansökningen, i likhet med hvad inbjudningen till aktieteckning angifver, hemstäldt, att den konstituerande bolagsstämman måtte fåbestämma, huruvida det ena eller andra byggnadssättet borde följas, hvilket vore beroende af, bland annat den aktieteckning som kunde uppnås. Alternativa förslag hade också uppgjorts för banans utgångspunkt i Malmö, nemligen antingen statsbanestationen derstädes eller stationen

Östervärn å Malmö-Tomelilla jernväg, dervid sökandena dock förklarat sig föredraga statsbanestationen som utgångspunkt.

Den 18 December 1896 blef af Kongl. Maj:t ordning faststäld för »Jernvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten» och medelst nådig resolution den 9 Januari 1897 beviljade Kongl. Maj:t koncession till jernvägsanläggningen, genom hvilken resolution blifvit bestämdt att jernvägen skulle byggas i öfverenstämmelse med här förut omförmälda, för en större tåghastighet afsedda byggnadssätt äfvensom att jernvägen skulle utgå från statsbanestationen i Malmö.

Koncessionen föreskrifver vidare, att arbetet å jernvägsanläggningen skulle börja senast den 1 Juni 1897 och vara fullbordadt senast den 1 September 1898, hvarjemte koncessionen innehåller vilkor och bestämmelser för kontinentaltrafikens förande å den nya jernvägen.

Den 1 Juni 1897 upprättades kontrakt med herr grefve Fr. A:son Posse om jernvägens byggande inom den ofvan föreskrifna tiden för en summa af kronor 927,000, exklusive skenor och sliprar.

Då emellertid grefve Posse kort derefter afled, beslöt styrelsen den 30 Augusti s. å., att bolaget sjelft skulle öfvertaga byggandet och utsåg till byggnadschef herr löjtnant C. Sprinchorn samt till kontrollant herr major W. Gagner. Såsom statens kontrollant har fungerat majoren i väg- och vattenbyggnadskorpsen herr C. A. Öhnell.

Jernvägsbyggnaden har vid 1898 års slut kostat kronor2,526,521: 93, hvartill sedermera komma kostnaderna för expropriation och kompletteringsarbeten.

Då tillfölje åtskilliga ogynsamma omständigheter, såsom entreprenören grefve Posses bortgång och deraf följande nödvändighet att på annat sätt ordna byggnadsarbetet, ihållande regnig väderlek under större delen af sommaren, försenad leverans af spårvexlar och signalapparater etc., byggnadsarbetena icke medhunnos inom den i koncessionen föreskrifna tiden, begärde och erhöll styrelsen Kongl. Maj:ts tillstånd till förlängning af tiden för banans besigtning, hvilken, såsom ofvan nämnts, skedde en månad senare eller den 28 September.

Den slutliga ***afsyningen*** af banan kommer att ske under instundande sommar.

Aktie-inbetalningen har verkställts i fem terminer, nemligen i Mars, Juli och Oktober 1897 samt i Januari och April 1898, dervid influtit kronor 1,051,000. Då hela det tecknade aktiekapitalet utgör kronor 1,051,500, återstår således endast kronor 500, hvilken inbetalning resterar i afvaktan på expropriation af jord. Dessutom kommer ersättning för den jordareal, som åtgått till stationer och banvall inom Grefvie och Stora Slågarps kommuner, att betalas med aktier i jernvägsbolaget.

Lån. Med Brand- och lifförsäkrings aktiebolaget Skåne härstädes afslutade styrelsen enligt kontrakt af den 31 December 1897 ett lån å kronor 1,750,000 att förräntas med 4 % årligen och att lyftas succesive med intill 200,000 kronor i månaden mot aflemnande af jernvägsbolagets skuldförbindelser, hvilka sedermera skulle utbytas mot obligationer, utfärdade af jernvägsbolaget och löpande med 4 % årlig ränta.

Ifrågavarande obligationslån, för hvilket jernvägsbolaget förbundit sig att så snart sådant kan ske låta inteckna sinjernväg Malmö—Kontinenten med första rätt, skall genom årliga utlottningar från och med Oktober månad år 1901 återbetalas inom 40 år med rätt för jernvägsbolaget att efter den 31 December 1910 låta till återbetalning utlotta större belopp än i amorteringsplanen föreskrifves eller ock att återbetala hela lånet efter 6 månaders uppsägning.

*

Öfverenskommelser med främmande jernvägar.

Den 9 September träffades öfverenskommelse med kongl. järnvägsstyrelsen angående *begagnandet af*

statsbanestationen i Malmö och besörjandet af den s. k. nya kontinentaltrafiken.

Den 10 Januari 1898 med Lund—Trelleborgs jernväg angående *gemensam station i Trelleborg* samt med såväl sistnämnda som Malmö—Trelleborgs jernväg angående *fördelning af viss trafik* och de af denna härflytande inkomster.

Den 8 Mars 1898 med Malmö—Tomelilla jernväg angående *gemensamt begagnande af Östervärns station* äfvensom öfverlåtande af mark för anläggande af bolagets jernväg mellan Malmö och Östervärns stationer.

*

Rörliga materielen

har levererats af följande verkstäder nemligen:

Trollhätte mekaniska verkstad:

3 st. fyrkopplade lokomotiv med fyrhjulig bogie och fyrhjulig tender;

1 st. fyrkoppladt composend-bogie-lokomotiv med sexhjulig tender.

jernväg Malmö—Kontinenten med första rätt, skall genom årliga utlottningar från och med Oktober månad år 1901 återbetalas inom 40 år med rätt för jernvägsbolaget att efter den 31 December 1910 låta till återbetalning utlotta större belopp än i amorteringsplanen föreskrifves eller ock att återbetala hela lånet efter 6 månaders uppsägning.

*

Öfverenskommelser med främmande jernvägar.

Den 9 September träffades öfverenskommelse med kongl. järnvägsstyrelsen angående *begagnandet af statsbanestationen i Malmö* och besörjandet af den s. k. nya kontinentaltrafiken.

Den 10 Januari 1898 med Lund—Trelleborgs jernväg angående *gemensam station i Trelleborg* samt med såväl sistnämnda som Malmö—Trelleborgs jernväg angående *fördelning af viss trafik* och de af denna härflytande inkomster.

Den 8 Mars 1898 med Malmö—Tomelilla jernväg angående *gemensamt begagnande af Östervärns station* äfvensom öfverlåtande af mark för anläggande af bolagets jernväg mellan Malmö och Östervärns stationer.

*

Rörliga materielen

har levererats af följande verkstäder nemligen:

Trollhätte mekaniska verkstad:

3 st. fyrkopplade lokomotiv med fyrhjulig bogie och fyrhjulig tender;

1 st. fyrkoppladt composend-bogie-lokomotiv med sexhjulig tender.

jernväg Malmö—Kontinenten med första rätt, skall genom årliga utlottningar från och med Oktober månad år 1901 återbetalas inom 40 år med rätt för jernvägsbolaget att efter den 31 December 1910 låta till återbetalning utlotta större belopp än i amorteringsplanen föreskrifves eller ock att återbetala hela lånet efter 6 månaders uppsägning.

*

Öfverenskommelser med främmande jernvägar.

Den 9 September träffades öfverenskommelse med kongl. järnvägsstyrelsen angående *begagnandet af statsbanestationen i Malmö* och besörjandet af den s. k. nya kontinentaltrafiken.

Den 10 Januari 1898 med Lund—Trelleborgs jernväg angående *gemensam station i Trelleborg* samt med såväl sistnämnda som Malmö—Trelleborgs jernväg angående *fördelning af viss trafik* och de af denna härflytande inkomster.

Den 8 Mars 1898 med Malmö—Tomelilla jernväg angående *gemensamt begagnande af Östervärns station* äfvensom öfverlåtande af mark för anläggande af bolagets jernväg mellan Malmö och Östervärns stationer.

*

Rörliga materielen

har levererats af följande verkstäder nemligen:

Trollhätte mekaniska verkstad:

3 st. fyrkopplade lokomotiv med fyrhjulig bogie och fyrhjulig tender;

1 st. fyrkoppladt composend-bogie-lokomotiv med sexhjulig tender.

Kockums mekaniska verkstad:

5 st. I & III klass bogievagnar,

3 » III klass dito,

2 » III klass- och postvagnar,

2 » packvagnar, Litt. F,

85 » godsvagnar, Litt. I,

1 » kylvagn.

Nya aktiebolaget Atlas:

4 st. packvagnar, Litt. F,

12 » godsvagnar, Litt. G, med trupp- och hästinredning.

Ljunggrens verkstads aktiebolag:

3 st. ångfinkor.

Stationerna.

Stationernas antal och beskaffenhet hafva blifvit fastställda sålunda:

Malmö, gemensam med Statens jernvägar.

Östervärn, » » Malmö—Simrishamns jernväg.

Fosieby........(3), areal 30,150 meter^2.

Lockarp.......(2), » 36,100 »

Arrie ....(2), » 36,550 »

Månstorp......(1), » 33,320 »

Östra Grefvie...(1), » 46,380 »

Slågarp........(2), » 31,150 »

Skytts-Wemmerlöf (3),» 45,320 »

Trelleborg, gemensam med Lund—Trelleborgs jernväg.

* **Kockums mekaniska verkstad:**

5 st. I & III klass bogievagnar,

3 » III klass dito,

2 » III klass- och postvagnar,

2 » packvagnar, Litt. F,

85 » godsvagnar, Litt. I,

1 » kylvagn.

Nya aktiebolaget Atlas:

4 st. packvagnar, Litt. F,

12 » godsvagnar, Litt. G, med trupp- och hästinredning.

Ljunggrens verkstads aktiebolag:

3 st. ångfinkor.

Stationerna.

Stationernas antal och beskaffenhet hafva blifvit fastställda sålunda:

Malmö, gemensam med Statens jernvägar.

Östervärn, » » Malmö—Simrishamns jernväg.

Fosieby........(3), areal 30,150 meter^2.

Lockarp.......(2), » 36,100 »

Arrie ....(2), » 36,550 »

Månstorp......(1), » 33,320 »

Östra Grefvie...(1), » 46,380 »

Slågarp........(2), » 31,150 »

Skytts-Wemmerlöf (3),» 45,320 »

Trelleborg, gemensam med Lund—Trelleborgs jernväg.

* Beträffande *de verkställda arbetena* för jernvägens byggande hänvisas till bilagda rapport från byggnadschefen, löjtnant Sprinchorn.

Med Malmö—Simrishamns, Malmö—Trelleborgs och Trelleborg—Rydsgårds jernvägar har bolaget gemensam *hufvudbyrå* likasom ock gemensamt *trafikbefäl* och *byråpersonal*.

*

Så har då med denna nya jernvägsleds öppnande den länge påtänkta direkta förbindelsen mellan Sverige och kontinenten ordnats på ett fullt tidsenligt sätt till fromma, må man väl hafva skäl att hoppas, så väl för vårt fosterland, som för den resande allmänheten, hvilkens kraf på snabba och beqväma kommunikationsrouter bör kunna anses vara i här föreliggande fall tillfredsställd.

Malmö den 10 Maj 1899.

D. Hjorth,
verkst. dir. suppleant i Jernvägsaktiebol.
Malmö-Kontinenten.

*

Rapport

öfver verkstälda arbeten vid Malmö-Kontinentens jernväg från arbetets början.

Arbetena å jernvägsanläggningen togo sin början de första dagarna i Juni månad 1897 och fortgingo oafbrutet till den 5 Oktober 1898, då banan öppnades för allmän trafik. De arbeten, som efter denna dag återstodo, voro af underordnad beskaffenhet (undantagandes Trelleborgs bangårds ordnande) och hemfalla under s. k. kompletterings- och underhållsarbeten, hvilka efter innevarande vinters slut torde i det närmaste vara fullbordade. Då jernvägsbyggnaden påbörjades, var ännu icke fullt ordnadt angående jernvägens indragande på statsbangården i Malmö eller anslutningen till Lund—Trelleborgs jernväg i Trelleborg.

Först i Maj 1898 kunde derför anläggningen af det erforderliga spårsystemet å Malmö bangård taga sin början och i Augusti samma år kunde arbetena å Trelleborgs station påbörjas. Vid jernvägens öppnande för trafik återstodo med anledning häraf i Trelleborg en del byggnader samt anordningarna för signal- och vexelförreglingar, hvadan provisoriska åtgärder tillsvidare derstädes måste vidtagas, för att trafiken skulle kunna emottagas. Dessa resterande byggnader, hvilka utgjordes af lokomotivstallar med personalrum, vändskifva, signalhus för vexelförreglingar och signaler jemte dessas anbringande, äro nu så pass färdiga, att de före den 1 Maj d. å. kunna tagas i bruk för trafiken.De arbeten, som under banbyggnadstiden sålunda utförts, äro i korthet följande:

Terrasseringsarbetena för åstadkommande af den 32 km. långa linien och de 7 mellanstationerna, Fosieby, Lockarp, Arrie, Månstorp, Ö. Grefvie, Slågarp, Skytts-Wemmerlöf, förutom terrassering för utvidgning af

Östervärns station, statsbangården i Malmö samt Trelleborgs station, utgöra en jordflyttning af i rundt tal 428,000 kbm.

Broar och Trummor äro anlagda af sten och betong.

De förra äro följande:

1 bro öfver Segekanalen, sponn 6,0 meter

1 » » bäck vid Sofiedal, » 3,5 »

1 » » » » Wemmerlöf, » 4,0 »

De senares antal äro 48 med en sammanlagd längd af 622 meter och af vexlande tvärsektion från 0,6 × 0,6 m. till 1,5 × 1,5 m.

Öfverbyggnaden, hvilken utförts af solidaste beskaffenhet, för att å banan må kunna framföras tåg med i vårt land största hastighet, är verkstäld för hela linien och samtliga stationer med nedanstående spårlängder och antal vexlar.

Östervärn .... 690 m. spår, 12 vexlar

Fosieby .... 780 » » 6 »

Lockarp .... 920 » » 7 »

Arrie .... 920 » » 6 »

Månstorp .... 920 » » 6 »

Ö. Grefvie .... 940 » » 7 »

Slågarp .... 1,120 » » 7 »

Skytts-Wemmerlöf ... 1,050 » » 6 »

Vid statens bangård i Malmö äro 2,850 meter spår och 20 vexlar utlagda; vid Trelleborg cirka 1,200 meterspår och 8 vexlar. Samtliga spår äro grusade till faststäld grushöjd med en ballastmängd af cirka 12,400 kbm.

Till grustaget vid Keglinge, beläget 2 km. från Lockarps station, leder särskildt spår af lättare öfverbyggnad än hufvudbanan. Jordareal för såväl grustag som spår är af bolaget förvärfvad.

Husbyggnaderna utgöres vid mellanstationerna af stationshus med källare, magasin, ekonomihus och afträde; stationshusen äro af sten, öfriga stationsbyggnader af trä. Framför hvarje stationshus finnes personplattform af betong med stenkant, 50 meter lång, samt utmed godsmagasinen en 20 m. lång lastkaj af betong med granitbeklädnad. Vid Östervärn är stationshuset tillbyggdt och personplattformen förlängd. Vid Ö. Grefvie är uppfördt vattentorn, inrymmande dubbel jerncistern, pulsometer och ångpanna. I Malmö är byggdt lokomotivstall för 4 maskiner, i Trelleborg dito för 2 maskiner, begge stallen med rum för tågpersonal, 10 stycken vaktstugor af sten med källare samt tillhörande ekonomihus af trä äro byggda, äfvensom banmästarebostad af sten med källare och ekonomihus.

Å Malmö bangård är en 15 meters vändskifva anlagd samt en dito i Trelleborg. Större plattformar af plank hafva af Malmö—Kontinentens jernväg bekostats i Malmö. Dessutom finnas mellanplattformar af plank om 50 m. längd vid Östervärn, Lockarp, Arrie, Ö. Grefvie och Slågarp.

Vägbyggnaderna. 22 större och 69 mindre vägöfvergångar i banans plan äro anlagda. Öfver Malmö—Ystads jernväg, som korsas vid Augustenborg, är jernvägen ledd medelst en viadukt med 12,8 m. sponn, så bred, att möjlighet finnes för M.-Y. J. att anlägga dubbelspår. Strax invidviadukten passerar jernvägen en vägport med 5 meters spännvidd.

4,930 meter stationsvägar med 6 à 10 m. bredd samt 1,268 meter smärre väganläggningar äro utförda.

De mindre vägöfvergångarna stängas medelst bommar af trä, de större medelst bommar af jern, försedda med varningsklockor och lyktor.

Stängsel. Hela banan är inhägnad; intill stationshusen är bättre, måladt staket med grindar uppsatt.

Signalerna äro utförda synnerligen fullständigt och bestå vid hvarje station af 2 försignaler och 2 infartssignaler i ledning kombinerade och manövrerade från invid plattformen uppfördt signalhus af sten, hvarifrån äfven vexlarna skötas.

Telegrafledning är uppsatt och morseapparater uppstälda å samtliga stationer.

Malmö den 15 Mars 1899.

Carl Sprinchorn,

byggnadschef.

*

MALMÖ 1899, Skånska Lithografiska Aktiebolaget Kontinentaltåg.Jernvägshallen i Malmö.Jernvägsstationen i Malmö.Stortorget och rådhuset i Malmö.Viadukten öfver Malmö—Ystads Jernväg.Jernvägsstationen i Trelleborg. Foto: C.V. RoijkerHamnen i Trelleborg. Foto: C.V. RoikjerKontinentalångaren "Svea".

KONTINENTAL-TIDTABELL

fr. o. m. den 1 Maj 1899.

Afg. Wien.........10.15††) 2.30†) Afg. Stockholm...... 8.40†) 10.30

„ Marienbad .... - 8.18†)| Ank. Malmö........ 9.0 10.45

„ Karlsbad..... 7.o †) 8.14†) Afg, Trondhjem...... 7.0††)

„ Dresden ..... 2.15†) 2.55 „ Kristiania..... 9.40†) 11.15†)

„ Leipzig...... 2.20†) 4.05 Ank. Malmö........ 7.0 5.36

„ Frankfurt a. M.. 8.0†) 9.0†) Afg. **Malmö**........ 9.15 11.10

„ Wiesbaden.... 7.3†) 7 0†) Ank. **Trelleborg**...... lO.0 11.55

„ London....... 5.33††) 8.30†) Afg. Trelleborg 10.10 12.15*)

„ Paris .... 9.25††) 8.20†)| Ank.Sassnitz Hafen ... 2.10 4.30*)

„ Brüssel...... 2.31†) 1.29†) „ Stralsund Hauptbhf 4.50 7.14*)

„ Köln......... 7.10†) 9.40†) „ Stettin......... 7.42 1.15*)

„ Berlin Stett. Bhf.. 7.10†) 8.40 „ Berlin Stett. Bhf .. 8.45 12.30*)

„ Stettin...... 8.2†) 6.36 „ Köln.......... 7.51*) 10.26*)

„ Stralsund Hauptbhf 11.5†) 12.51 „ Brüssel....... 1.34*) 3.24**)

„ Sassnitz Hafen ... 1.25 3.25 „ Paris......... 6.0*) 8.22**)

Ank. Trelleborg ... 5.40 7.25 „ London........ 7.30*) 11.45**)

Afg. **Trelleborg**.... 6.5 8.0 „ Wiesbaden...... 11.7 *) 11.45*)

Ank. **Malmö**........ 6.50 8.45 „ Frankfurt a.M.... 9.15*) 10.34**)

Afg. Malmö........ 7.10 9.30 „ Leipzig........ 3.28*) 5.19*)

Ank. Göteborg..... 2.0 7.15*) „ Dresden...... 2.18*) 4.23*)

„ Kristiania.....6.18*) 7.15*) „ Karlsbad....... 8.48*) -

„ Trondhjem..... 6.55**) — „ Marienbad...... 8.2*) —

Afg. Malmö........ 7.15 9.20 „ Wien......... 2.35*) 6.40**)

Ank. Stockholm 7.30 9.20*)

†) Dagen före ankomsten till Malmö. *) Dagen efter afresan från Malmö.

††) Två dagar„ „ „ „ **) Två dagar„ „ „ „